

Weltmeister! Wir nehmen gleich das vorneweg, was am Ende einer denkwürdigen Sportwagen-Saison vor 40 Jahren für Porsche herauskommt. Das Modell 908 und der überragende Pilot Jo Siffert tragen zum ersten Triumph in der Marken-WM bei, dem ersten von vielen ...

Text
Michael Sönke

Fotografie
Porsche-Archiv, dpa

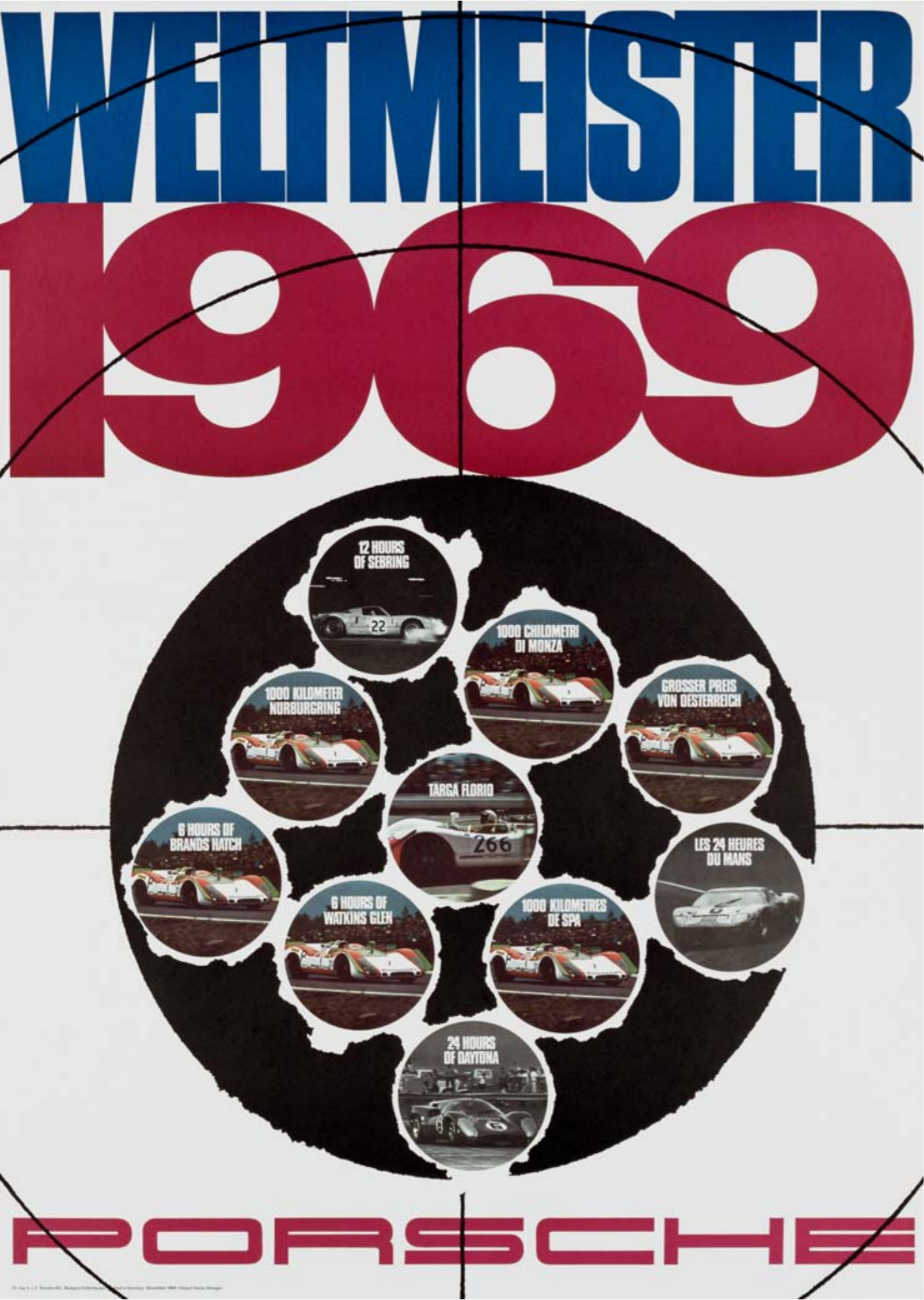
1969 Auf Siegen und Brechen

25.04.1969

Monza

Brian Redman,
Jo Siffert (re.)





„Um die beste Lösung zu finden,
muss man viele Wege prüfen.“

Eine Feier des Jahres sieht eigentlich anders aus. Da gewinnt Porsche 1969 zum ersten Mal die Marken-Weltmeisterschaft für Sportwagen, und am Ende der Saison wird die internationale Motorsportpresse zum Hockenheimring eingeladen, um in aller Ausführlichkeit über die Missgeschicke während des Jubeljahres zu berichten. Ein mutiges Unterfangen von Renningenieur Peter Falk. Gründlich und korrekt, wie es seinem Charakter und seinem Tun entsprach, wollte der Experte keine Frage unbeantwortet lassen, die während der Saison aufgekomen war. So kam es zu einer ungewöhnlichen Abrechnung, mit einem sehr positiven Ergebnis. Da lagen sie, die Teile, die Siege gekostet hatten. Fein säuberlich aufgereiht: das Daytona-Zahnrad, der Sebring-Rahmen, der Brands-Hatch-Reifen, die Le-Mans-Kupplung. Ein PR-Coup der besonderen Art, der besonders ungewöhnlichen.

1969 war ein großes Jahr der Marken-WM. Die 24 Stunden von Daytona und Le Mans, die 12 Stunden von Sebring, die Targa Florio oder die 1000-Kilometer-Rennen in Monza, Spa und auf dem Nürburgring. Klassiker eben, die Hunderttausende anlockten. Mit einem einzigartigen Fahrzeugfeld: Porsche 908 und 917, Ford GT 40 und Mirage-Ford, Ferrari 312P, Alfa Romeo T33, Lola-Chevy T70 und Matra MS650 – die Champions League. Dazu Fahrer wie Jo Siffert, Jacky Ickx, Mario Andretti, Chris Amon, Hans Herrmann, Pedro Rodríguez, Gerhard Mitter, Vic Elford, Brian Redman und Joakim Bonnier. 1967 und 1968 hatte Porsche die meisten WM-Punkte geholt. Weil aber in jenen Jahren nur die besten fünf Rennen gewertet wurden, gingen die Titel an Ferrari und Ford. „Wir standen 1969 unter einem enormen Druck, Weltmeister werden zu müssen“, sagt Peter Falk.

Und der wurde noch größer. Nach den Rennen in Daytona und Sebring stand Porsche mit fast leerem Punktekonto da. Trotz des neuen Porsche 908. Für dessen von Hans Mezger konstruierten Drei-Liter-Achtzylinder schwärmten die Fahrer. Peter Falk: „Die Niederlagen in Daytona, Sebring und auch Le Mans haben eine Vorgeschichte. Die Testfahrten konnten nicht wie geplant durchgeführt werden.“ Nach 18 Stunden beendete ein brennendes Auto die Probefahrt in Italien. Genauso lange überstand Wochen später der letzte Wagen in Daytona. Bei allen vier 908 Langheck war ein Zahnrad gebrochen, das über eine Kette die Nockenwelle antrieb. Die Leichtmetalllegierung hielt nicht. Nach Daytona wurde es durch ein Stahlrad ersetzt, das Problem war behoben.

Auch für das Flugplatzrennen von Sebring sollte mit dem erstmals eingesetzten 908 Spyder getestet werden – auf der Rüttelpiste in Weissach. Doch die Teststrecke versank im Februar 1969 im Schnee. Sebring 1969 war dann das beste Rennen in der Historie dieses WM-Laufes. „Zwölf Stunden Spannung“, titelte die Zeitschrift „auto, motor und sport“. 70 Fahrzeuge am Start, sechs Teams ▶

1969 war ein großes Jahr der Marken-WM:
Die 24 Stunden von Daytona und Le Mans, die 12 Stunden von Sebring,
die Targa Florio sowie die 1000-Kilometer-Rennen in Monza,
Spa und auf dem Nürburgring – die Klassiker lockten Hunderttausende an.



02.02.1969
Daytona
24 Stunden

Strategiegespräche: Vic Elford, der Porsche-Entwickler und spätere Vorstand Helmuth Bott, Brian Redman, Jo Siffert und Jacky Ickx (von links)



2009
Porsche-Museum

Porsche 908 Technische Daten

Motor:	Achtzylinder-Boxer
Hubraum:	2997 cm³
Leistung:	350 PS (259 kW)
Höchstgeschwindigkeit:	280 km/h
Gewicht:	ca. 600 Kilogramm

teilten sich 14 Mal die Führung. Porsche gehörte dazu, war aber am Ende nicht vorn – die Fahrzeugrahmen rissen bei den 908. „Wir können doch nicht einfach so aufhören“, rief Monteur Fritz Spingler. Die Mechaniker sägten von der Tankanlage Flacheisen ab und „schienten“ den Rohrrahmen. So wurde das Fahrer-Duo Stommelen/Buzzetta immerhin noch Dritte.

Mit überarbeiteten Rahmen ging es nach Brands Hatch, aber nur Jo Siffert konnte einigermaßen mit Ferrari mithalten. Lag es an den Reifen? „Wir hatten mit Dunlop nur einen Handschlagvertrag“, erinnert sich Falk. Der Hersteller war damit einverstanden, dass Siffert probetalber einige Runden mit Firestone-Gummi drehte. Zeitvorteil: 1,5



04.05.1969
Targa Florio

Sekunden. Die Pneus wurden gewechselt, doch Sifferts Motor lief mit nur einem Zündkreis. Trotzdem zog der Schweizer vom Start weg davon und gewann mit Brian Redman. Am Ende feierte Porsche einen wertvollen Dreifachsieg.

In Monza waren die Ferrari klar schneller. Nur ein Porsche schob sich schon im Training zwischen die roten Prototypen, Sifferts 908. Er ließ auch im Rennen nicht nach, die Ferrari fielen aus. „Niente Ferrari – Viva Siffert“, kommentierte das Fachblatt „powerslide“. Bei der Targa Florio in Sizilien dominierten die sieben Werkswagen aus Zuffenhausen noch klarer. Es reichte zu einem Vierfachsieg, Erste wurde die deutsche Paarung Gerhard Mitter/Udo Schütz. In Spa dasselbe Bild wie in Monza. „Nur Siffert hielt den Ferrari in Schach“, so Peter Falk. Und zwar im Training wie im Rennen. Siffert/Redman gewannen vor dem Ferrari von Amon/Piper. Ein viel beachteter Porsche fiel nach einer Runde mit Motorschaden aus: der Zwölfzylinder-Porsche des Typs 917 mit Gerhard Mitter am Steuer.

Der 908 wurde als Spyder-Version (908/02) und als Langheck für ganz schnelle Strecken gebaut. Und es gab noch eine dritte Variante. Die Monteure taufte den Wagen wegen seiner aerodynamisch optimierten Karosserie „Flunder“. Er war 20 km/h schneller als der alte Spyder. Jo Siffert zerstörte eine „Flunder“

im Vortraining zum 1000-Kilometer-Rennen auf dem Nürburgring. Er bekam daraufhin einen älteren Ersatzwagen, den Salzburger Spyder „Österreich 2“. Die zweite „Flunder“ warf Vic Elford im Training von der Piste. Ein Wagen blieb übrig, er wurde unter den Teams verlost! Das Glück hatte Hans Herrmann. Wer gewann? Siffert/Redman, wer sonst, gefolgt von Herrmann/Stommelen, Elford/Ahrens, Lins/Attwood, Kauhsen/von Wendt. „Porsche beginnt, Einsamkeit um sich zu verbreiten“, ahnte „auto, motor und sport“. Obwohl noch drei Rennen ausstanden, hatte Porsche erstmals den Marken-Titel gewonnen.

Jo Siffert gewann zwei dieser WM-Läufe. In Watkins Glen siegte der Schweizer mit Brian Redman im 908. Bei den 1000 Kilometern von Österreich fuhr er den neuen 917 gemeinsam mit Kurt Ahrens zum ersten Sieg. Nach dem Nürburgring standen die 24 Stunden von Le Mans im Rennkalender, der prestigeträchtige Klassiker. Siffert/Redman führten mit der „Flunder“, fielen aber mit Getriebeschaden aus. Dann lagen Vic Elford/Richard Attwood mit dem 917 vorn. Der noch nicht ausgereifte Supersportwagen hatte das Feld bis zur 21. Stunde weit hinter sich gelassen, ehe das Kupplungsgehäuse brach. Die Ford-Paarung Ickx/Oliver hatte acht Runden Vorsprung, weil der 908 von Hans Herrmann/Gérard Larrousse wegen eines Radlager-schadens und einer defekten Tankanlage des Veranstalters fast 40 Minuten verloren hatte. Das Porsche-Duo machte unaufhörlich Zeit gut. Im spannendsten Le-Mans-Finale aller Zeiten wechselte die Führung fortan in jeder Runde mehrmals. Hans Herrmanns Achtzylinder fehlten nach der Aufholjagd zum Schluss einige PS, die Warnleuchte für abgefahrene Bremsbeläge glühte. Waghalsige Manöver waren ausgeschlossen, knapp gewann Jacky Ickx das Zielgeraden-Duell. Peter Falk nennt dieses Kapitel „Die 120 Meter von Le Mans“.

Porsche war für dieses Mal noch geschlagen in Le Mans. „Besonders weh getan hat der Ausfall des so überlegen führenden Elford-917“, berichtet Falk 40 Jahre später. Der Teamchef des Siegers, John Wyer, ließ 1969 verlauten: „Porsche kann in Le Mans nicht gewinnen.“ 1970 setzte Wyer selbst in der WM den Porsche 917 ein. Le Mans hat das Spitzenteam trotz eines Jo Siffert jedoch nicht gewonnen. Es siegten Hans Herrmann/Richard Attwood im Porsche 917-Werkswagen, der unter der Flagge von Porsche Salzburg fuhr. Gegen das John-Wyer-Team nach zwei knappen Niederlagen in Le Mans triumphiert zu haben, darüber schmunzelt Peter Falk noch heute. ◀

[1] **Joseph Siffert** (Schweiz/Jahrgang 1936, gestorben 1971) – „Wir haben Jo Siffert geliebt. Er war völlig unverkrampft. Nur vor den Starts war er manchmal etwas aufgereggt. Das legte sich, sobald er im Auto Platz genommen hatte. Ein kleines Problem: Das Naturtalent Siffert war mit jedem Auto unglaublich schnell und damit dann auch zufrieden. Er wollte nur selten Änderungen. Siffert gehörte auch in der Formel 1 zu den Besten. Unglaublich: von unseren sieben Siegen 1969 hat Siffert sechs geholt. Einmal war er nicht am Start.“

[2] **Brian Redman** (England/1937) – „Redman fuhr kaum langsamer als Siffert. Er war als Typ aber deutlich ruhiger. Er war die ideale Ergänzung für Siffert.“

[3] **Hans Herrmann** (Deutschland/1928) – „Ein guter, zuverlässiger Fahrer. Er war nicht immer der schnellste, fuhr aber weich und schonte das Material. Ein idealer Mann für die Langstreckenrennen. Er fuhr viele Tests. Und wenn er das Auto gemocht hat, wurde er immer schneller.“

[4] **Kurt Ahrens** (Deutschland/1940) – „Er ergänzte Hans Herrmann sehr gut. Er war kein Vollprofi im engeren Sinne, weil er unter der Woche im väterlichen Geschäft in der Alt-eisenbranche mitarbeiten musste. Ahrens konnte sehr schnell sein, auch unter schwierigen Bedingungen. Deswegen haben wir ihn in Zeltweg zu Siffert in den 1969 noch nicht ausgereiften 917 gesetzt. Siffert/Ahrens gewannen das Saisonfinale.“

[5] **Udo Schütz** (Deutschland/1937) – „Er war der Partner von Gerhard Mitter. Er kam nach einem Jahr bei Alfa Romeo zu Porsche zurück. Schnell und zuverlässig war er. Das Duo gewann die Targa Florio auf Sizilien. Nach einem schweren Unfall in Le Mans und nach Mitters Tod im Formel-2-Rennwagen auf dem Nürburgring im August 1969 zog sich Schütz vom Rennsport zurück.“

[6] **Vic Elford** (England/1935) – „Er war der Allrounder schlechthin. Vic gewann für Porsche im Jahr 1968 die Rallye Monte Carlo und holte auch Punkte beim Großen Preis von Monaco. Für uns war er die ideale Besetzung für die Targa Florio und den Nürburgring. Die engen Kurven auf diesen Rennstrecken kamen dem Rallye-Ass entgegen. Aber er lag im neuen 917 auch in Le Mans fast 21 Stunden lang in Führung, bis das Kupplungsgehäuse kaputtging.“

Peter Falk – und seine Fahrer

Der Renningenieur und spätere Porsche-Rennleiter über das Piloten-Ensemble von 1969

Peter Falk, Jahrgang 1932, kam 1959 zu Porsche. Als er im Fahrversuch begann, war er einer von nur zehn Mann in der damals kleinen Abteilung. Dann folgte für Peter Falk Vorentwicklung und Rennbetreuung. Was die Zahlenfolge 904, 906, 907, 908, 909, 910 und 917 besagt? Richtig, diese Fahrzeuge betreute Falk, viele von ihnen fuhr er bei Tests im Renntempo zwischen 1964 und 1969. Jahre später, zwischen 1982 und 1988, folgte wieder so eine viel sagende Zahlenreihe: 956, 962, 962 C, 959 und TAG-Turbo, CART – Porsches Rennprogramme ohne Rennleiter Peter Falk? Unvorstellbar.



Und die Nummer 911? Da saß er beim allerersten Sportereinsatz dieses Typs neben Herbert Linge. Der Einsatz: Rallye Monte Carlo 1965. Falk ersann einen Vorläufer der modernen Gegensprechanlagen. „Ich sprach in einen dicken Plastikschauch, der direkt in Herberts Helm führte. Dieses Sprachrohr hat hervorragend funktioniert.“ Auf der großen Schleife

versank das Rallye-Feld im Schnee. Rennstrategie Falk wusste sich zu helfen. Er erinnert sich: „Per Kompass haben wir die Zeitkontrolle am Ende der Sonderprüfung gefunden, nach uns kam dann keiner mehr.“ Linge/Falk wurden mit dem nahezu serienmäßigen 911 Fünfte im Gesamtklassement.

[7] **Richard Attwood** (England/1940) – „Ein ruhiger, sehr zuverlässiger Mensch – auf und neben der Rennstrecke. Er machte nur wenige Fehler. Für Porsche im Rückblick besonders 1970 wichtig. Damals holte er im 917 gemeinsam mit Hans Herrmann unseren ersten Gesamtsieg in Le Mans.“

[8] **Gerhard Mitter** (Deutschland/1935, gestorben 1969) – „Der Leonberger war erster Ansprechpartner für uns. Mitter war der Chef im Team und Sprecher der Fahrer. Er war ein stolzer, ehrgeiziger Rennfahrer mit viel Ahnung von der Technik. Da gab es manche Auseinandersetzung mit den Ingenieuren.“



Nicht regelmäßig in Werkswagen waren 1969 weitere namhafte Piloten am Start. Zu dieser Gruppe gehörten Rolf Stommelen, Gérard Larrousse, Joe Buzzetta, Umberto Maglioli, Karl von Wendt, Rudi Lins, Willibald Kauhsen, Frank Gardner oder David Piper.